Par Lettres Patentes de Sa Majesté Britannique.

A NOUVEAU SYSTÊME UNIVERSEL DE VOITURES INVERSABLES,

DEPUIS

Le Curricle jusqu'aux plus grandes Caravanes.

AVEC UNE

Description des Détails relatifs à la Sûreté, la Commodité, la Légereté, et l'Ornement:

Dédié, avec Permission, à

SON ALTESSE ROYALE

LE PRINCE DE GALLES,

PAR

SON CARROSSIER EXTRAORDINAIRE

JEAN MARCH.

Omne tulit punctum qui miscuit utile dulci.—HOR.

À LONDRES:

À LA MANUFACTURE DE L'INVENTEUR, VIS-À-VIS DES NOUVELLES CASERNES DE KNIGHTSBRIDGE.

M.DCC.XCVI.

A SON ALTESSE ROYALE

LE PRINCE DE GALLES.

MONSEIGNEUR,

PARMI tous les avantages que l'opulence peut se procurer, le carrosse doit sans contredit tenir le premier rang, parce qu'il réunit le plus d'agrémens à la plus grande splendeur : malheureusement les artistes qui se sont occupés de la construction de cette machine, aussi utile qu'agréable, ne paroissent avoir eu pour guide qu'une aveugle routine qui a causé les plus grands malheurs : plus occupés du détail ou de l'ornement que du principe et de l'ensemble, les vices du systême ont échappé à leurs yeux, ou leur ont paru sans remede. Depuis un grand nombre d'années, j'ai travaillé à perfectionner un systême que j'ai établi sur les principes que la Nature dicte, et qui sont les plus simples de la méchanique ; et telle est mon assurance d'avoir réussi dans mes travaux, que j'ose les soumettre au juge le plus éclairé, en présentant à VOTRE ALTESSE ROYALE *la description théorique de mon systême, avec les desseins des voitures que j'ai construites. Si j'avois le bonheur d'obtenir l'approbation de* VOTRE ALTESSE ROYALE, *mon ouvrage ne sauroit parvenir au public sous des auspices plus heureux.*

J'ai l'honneur d'être

De VOTRE ALTESSE ROYALE

Le très-humble et

très-obéissant Serviteur,

JEAN MARCH.

NOUVEAU SYSTÊME UNIVERSEL

DE

VOITURES INVERSABLES.

CE qui doit paroître étonnant, c'eſt que, de tous les moyens qu'on a employés juſqu'à préſent pour améliorer la conſtruction des voitures, il n'en ſoit réſulté qu'un peu plus de grace ou d'ornement. Le public n'a que trop long-tems mis ſa confiance en un ſyſtême mal-raiſonné, auquel on doit néceſſairement attribuer le plus grand nombre des dangers auxquels ſont expoſés journellement les perſonnes qui font uſage de la voiture. Pour peu qu'on réfléchiſſe en entrant dans cette agréable machine aux accidens auxquels elle eſt ſujette, il y a de quoi effrayer l'homme le plus intrépide : il eſt vrai que l'habitude nous familiariſe avec les plus grands dangers, ſans doute par l'illuſion que chacun ſe fait qu'ils ne lui ſont pas réſervés : mais ſuppoſons, ce qui n'eſt que trop commun, que cette voiture ſe renverſe, que la cheville ouvriere ſe caſſe, qu'une roue ſe déboîte de ſon aiſſieu, que les rênes manquent, ou que le cocher ſoit jetté de ſon ſiege, ou le poſtillon de ſon cheval, que dans une deſcente la chaîne d'enraiement ſe caſſe ou que le ſabot quitte la jante, que les bretelles ſe déchirent, enfin que les chevaux prennent le mors aux dents ; quelle en ſera la conſéquence ? L'idée ſeule en fait frémir ; tous ces accidens ſont arrivés et arrivent tous les jours ;

us en avons des exemples frappans, tel que celui du Prince d'Orange à ſon paſſage du Mordyke, et beaucoup d'autres, où des perſonnes de la plus haute diſtinction ont éprouvé le ſort le plus funeſte, ou ont été eſtropiées pour le reſte de leur vie, faute des moyens néceſſaires pour remédier à ces inconvéniens.

Je me ſuis appliqué depuis fort long-tems à la recherche de es moyens. En examinant attentivement le ſyſtême ordinaire de conſtruction, j'ai découvert aiſément que tous les défauts en etoient inſéparables. La réforme de la ſuſpenſion a entraîné celle de toutes les autres parties, et par-là mes découvertes forment un ſyſtême auſſi nouveau qu'univerſel, dont l'exécution a eté accompagnée d'une multitude d'obſtacles que je me flatte d'avoir ſurmontés par un travail aſſidu. Afin de mettre chacun en état de juger du réſultat de mes travaux, j'offre au public dans cet écrit une comparaiſon détaillée entre les deux ſyſtêmes, en les ſuivant dans tout ce qui en fait la différence, depuis la ſuſpenſion juſqu'au moindre acceſſoire.

Suſpenſion.

D'àpres le ſyſtême généralement reçu, toutes les voitures ont leur centre de gravité au deſſus de leur ſuſpenſion ſur quatre points : il en réſulte que le corps tourne à l'entour du train, qu'il ſuit dans toutes ſes révolutions, de maniere qu'il eſt impoſſible que le train puiſſe réſiſter à un angle de quinze degrés ſans renverſer, les quinze dégrés étant égaux à-peu-près à dix pouces d'élévation de la terre. En rendant la ſuſpenſion centrale, et en la plaçant au-deſſus du centre de gravité, le corps néceſſairement conſerve ſon équilibre, et ce changement rend la voiture inverſable, et remédie à pluſieurs grands inconvéniens ; il augmente la ſolidité de toute la machine en détruiſant tous les mouvemens diagonaux, qui ſont la cauſe principale du cahot, et qui font que le train et le corps ſe détraquent en fort peu de tems. Cette nouvelle ſuſpenſion, par ſa grande ſimplicité, devient ſuſceptible des formes les plus élégantes, et rend toute la machine propre à recevoir des ornemens plus riches que ceux qu'on a vus juſqu'à préſent dans les plus belles voitures. L'action

des reſſorts da ⸗ toutes les voitures ordinaires par un porte-à-faux alternatif devient la cauſe de leur deſtruction ; par la ſuſpenſion centrale les quatre reſſorts obéiſſent à un ſeul et unique mouvement ; par ce moyen on les rend infiniment plus légers et point ſujets à ſe caſſer ou à donner des ſaccades. En les faiſant partir des brancards, ils prennent une forme analogue au reſte, en ſuivant des lignes ſi pures que le caprice de la mode ne pourra jamais condamner. Quoiqu'il ſoit facile, d'après ce ſyſtême, de ſuſpendre le corps des voitures ſur deux reſſorts ſeulement, comme je l'ai exécuté dans un curricle, (voiture fort légere à deux roues et à deux chevaux,) j'ai conſtruit, ſuivant le degré de ſolidité néceſſaire, de grandes voitures à quatre reſſorts, et de moyennes, comme diligences, déſobligeantes, phaëtons, &c. ſuſpendues ſur trois, dont deux ſont placés ſur le derriere, l'autre ſur le devant, pour ne point obſtruer la vue. L'action de mes reſſorts eſt réunie en deux points, l'un ſur le devant, l'autre ſur le derriere du corps, où j'ai appliqué un mobile qui cede à toutes les impulſions poſſibles, et ſupporte ſolidement le corps par un levier qui en ſort au-deſſus de ſon centre : j'ai décoré ce levier de diverſes manieres. Dans une berline fort riche il eſt couverte de la forme d'un aigle, repréſentant Jupiter tenant les foudres dans ſes ſerres, emblême de la puiſſance, ce qui forme un ornement très-noble : dans mes autres voitures il eſt décoré d'autres ornemens analogues à leurs enſembles. Il eſt facile de concevoir que ce mobile principa doit, par ſa grande flexibilité, abſorber tous les chocs que la voiture peut recevoir, et que par-là le voyageur doit être à l'abri de ces mouvemens pénibles qu'on reſſent dans toutes les autres voitures. Ce mobile étant placé au-deſſus du centre de gravité, le corps reſte néceſſairement toujours perpendiculaire à ſa baſe, et le train tourne à l'entour de lui. Si les roues d'un côté de la voiture paſſoient ſur une élévation de trente pouces de la terre, ce qui équivaut à-peu-près à un angle de quarante-cinq degrés, la voiture ne ſeroit pas encore à ſon point de renverſement, parceque la partie ſupérieure du corps ne peut point ſe jetter du côté duquel le train s'incline. Comme il eſt im-

poſſible que les chevaux puiſſent marcher ſur un talus auſſi élevé, la voiture ne peut jamais parvenir à ſon point de renverſement. En ſuppoſant cependant que le train ſe renverſe, le corps de la voiture ſe trouvant toujours perpendiculaire, les voyageurs ſeroient hors de danger, et la portiere reſteroit toujours libre, comme on peut le voir dans la premiere planche. J'ai appliqué ſur les brancards deux reſſorts à roulettes portant contre le fond du corps, dont l'élaſticité eſt proportionnée à tous les poids qu'ils peuvent être dans le cas de balancer. Ces reſſorts ſervent de régulateur aux mouvemens du corps, ſans l'empêcher de reſter dans ſa poſition perpendiculaire, lorſque le train ſeroit incliné d'un côté ou de l'autre. Le même moyen n'eſt pas applicable aux phaëtons et curricles ; j'y ai ſubſtitué un méchaniſme caché dans l'intérieur du corps qui répond exactement au même but. La réforme de la ſuſpenſion a entraîné un changement total des parties eſſentielles dans mes voitures, et a produit des ornemens tout-à-fait nouveaux ; en un mot, rien n'y reſſemble aux voitures ordinaires ques les roues, dont la forme ronde eſt indiſpenſable.

Trains. Pour réunir la ſolidité et la légereté aux beaux contours en fait de voitures, il n'y a pas de matériaux plus propres que le fer. Quand ce métal eſt bien travaillé, il réſiſte à tous les accidens poſſibles. Les trains de mes voitures ne ſont conſtruits que du meilleur fer, et cannelés dans toute leur circonférence. Le fer dont on ſe ſert en général, n'étant forgé qu'à plat, eſt ſujet à ſe caſſer par ſa crudité : celui qu'on paſſe par des matrices à grands coups de marteau ne l'eſt pas, et c'eſt le ſeul moyen d'en connoître les defauts et de le mettre à toute épreuve. Le nombre de pieces dont mes trains ſont compoſés eſt extrêmement petit ; ce qui en augmente la ſolidité et rend les contours plus agréables.

Aiſſieux. Rien n'eſt plus défectueux que la conſtruction ordinaire des aiſſieux, qui ſont les pieces les plus eſſentielles de la voiture. Les trous dont ils ſont percés de part en part pour ſoutenir un

morceau de bois qu'on appelle échantignolle ou ſellette, et pour recevoir des boulons, des écrous, et des liens, que j'ai totalement réformés, ne tendent qu'à les détruire, auſſi les voit-on tous les jours ſe caſſer. Toutes ces complications difformes ſont abſolument inutiles, et en augmentent l'apparence lourde et déſagréable à l'œil. La maniere de fixer les axes dans les moyeux eſt très mal-aſſurée, parceque les écrous qui retiennent les roues ſont ſujets à ſe relâcher lorſqu'elles ſont en mouvement, ce qui les fait fréquemment dériver, et le voyageur ſe trouve contraint de reſter au milieu d'une route. J'ai remédié à tous ces défauts en faiſant les aiſſieux d'une forme arquée, qui eſt plus ſolide et plus agréable. Toutes les parties y ſont fixées d'une maniere propre à ne pas les affoiblir. La forme de mon axe et de la boîte réduit le frottement à quatre points dans la circonférence, et à trois dans toute la longueur du bras de l'aiſſieu. Cette conſtruction m'a fourni quatre grandes cavités, qui contiennent la graiſſe pendant fort long-tems, ſans qu'on ſoit obligé de la renouveller, choſe ſi déſagréable dans les longs voyages. La boîte eſt complétement fermée au bout, ce qui empêche la graiſſe d'en ſortir. La roue eſt retenue par une fourchette qui entre perpendiculairement au travers du moyeu, et qui tourne dans un collet qui eſt pratiqué dans l'axe. Cette fourchette eſt complétement cachée extérieurement, et ne ſauroit en ſortir que par le moyen de la clef, ce qui empêche la roue de dériver. Le moyeu, dans ſa partie intérieure, fait un recouvrement ſur l'axe, afin que le gravier ne puiſſe y entrer. La diminution des frottemens eſt l'objet auquel je me ſuis le plus attaché; et la force néceſſaire pour mettre mes voitures en mouvement eſt infiniment plus petite que celle qu'exige le trait de toutes les autres, et ſur mon aiſſieu il ſe conſume moins de graiſſe que ſur ceux d'une conſtruction différente. Au lieu de l'aſpect dégoûtant du cambouis qu'offre l'extrémité des moyeux, les miens ſont recouverts d'une calotte très-bien cifelée, et l'on n'eſt pas obligé d'ôter la roue pour graiſſer. Boîtes.

Un autre grand défaut dans les voitures qu'on a faites juſqu'à préſent eſt la mauvaiſe conſtruction de la cheville ouvriere, Cheville ouvriere.

partie la plus eſſentielle pour l'aſſemblage des deux trains, qui eſt fort ſujette à ſe caſſer par la longueur de ſon levier ; elle détruit l'échantignolle et le liſſoir, et forme la plus mauvaiſe union entre les deux trains, de maniere qu'on n'entend qu'un féraillement continuel. Dans mes voitures la cheville ouvriere n'a aucun de ces défauts ; elle eſt une partie ſolide de l'aiſſieu arqué, ſur le centre duquel elle prend naiſſance, et eſt abſolument incaſſable : les deux trains peuvent ſe tenir unis à volonté, et cette partie a auſſi un ornement particulier.

Liſſoir. Mon liſſoir, auſſi léger qu'il ſoit poſſible de le faire, eſt en tout parfaitement analogue à la cheville ouvriere.

Brancards. L'on n'aura pas de peine à ſe convaincre que la conſtruction de mes brancards mérite la préférence ſur tous ceux qui ont paru juſqu'à préſent. L'on ne ſauroit trop éviter les angles aigus qui défigurent toutes les voitures : mes brancards n'en forment point, et ſont également bien proportionnées dans leurs contours et dans leur force.

Reſſorts. Les reſſorts, ayant une tournure circulaire, forment des lignes parfaitement analogues à celles des brancards, ſur leſquels ils ſont appliqués. Dans la ſuſpenſion angulaire on les fait d'une peſanteur ſi énorme, qu'un ſeul peſe plus que quatre des miens, et cela eſt une des principales cauſes du mal-aiſe qu'on éprouve dans l'intérieur des voitures ordinaires.

Arc-boutan's des reſſorts. Les arcs-boutants des reſſorts, qui ſont en général les pieces les plus déſagréables à la vue, dans ma conſtruction, deviennent eſſentiels pour former un enſemble entre les brancards et les reſſorts, et font une très belle décoration. Entre autres formes je leur ai donné celle de ſerpents, qui eſt l'emblême de la Prudence, dont la ſoupleſſe ſe prête à toutes les directions : il ſe termine avec élégance dans une arabeſque, qui décore la plate-forme des domeſtiques; et je me flatte que cette partie, étant ſuſpendue ſur des reſſorts, mérite d'être préférée ; d'ailleurs, ſi on court la poſte, on eſt ſûr que ſes hardes ne ſe couperont pas.

L'on ſera peut-être ſurpris de voir un corps mobile, dans tous les ſens dans lequel on puiſſe monter, ſans qu'il faſſe aucun angle ſenſible ; cependant je l'ai exécuté par le moyen du marche-pied de la portiere, qui n'a aucun des inconvéniens des autres. Marche-pied.

La volée dans mes voitures differe totalement des autres, parceque j'y ai appliqué une invention de la plus grande importance. C'eſt un échappement auſſi aiſé que ſolide. La complication des différents échappemens qu'on a inventés juſqu'à préſent eſt telle, que l'on s'eſt toujours vu forcé d'y renoncer. Dans le cas où les chevaux tomberoient ou prendroient le mors aux dents, je puis les lâcher en détail, depuis un juſqu'à ſix, s'il le faut, et dans quelque direction que ce puiſſe être, même lorſque le train feroit un angle de quatre-vingt-dix degrés avec la voiture, et ſans qu'ils emportent rien que les traits. L'échappement des chevaux de timon eſt fixé à la volée, et conſtruit d'une maniere à rendre l'attelage des chevaux plus aiſé qu'il ne l'a été juſqu'à préſent : celui des chevaux de volée eſt fixé à l'extrémité du timon. Les leviers de l'échappement correſpondent avec l'intérieur de la voiture et le ſiege du cocher par le moyen de trois cordons, de maniere que chaque voyageur auſſi bien que le cocher eſt également à portée de prévenir, par un ſimple mouvement de la main, tous les accidens qui peuvent réſulter de la fougue ou de la chûte des chevaux. Il y a auſſi une différence eſſentielle dans mes traits ; étant mobiles ſur deux cylindres à la volée, ils ne peuvent jamais être tendus que ſur deux lignes paralleles, tandis que dans les voitures ordinaires ils agiſſent preſque toujours ſur une ſeule, ce qui fait que les chevaux ſe bleſſent ſouvent au poitrail par la ligne oblique qu'ils décrivent ; et malheureuſement, ſi un cheval tombe, on eſt obligé de couper les traits pour le relever. Mes chevaux, dans quelque obliquité que ce puiſſe être, tirent toujours dans une ligne horizontale à leur poitrail, et ſans palonnier. Volée. Echappement.

partie la plus eſſentielle pour l'aſſemblage des deux trains, qui eſt fort ſujette à ſe caſſer par la longueur de ſon levier ; elle détruit l'échantignolle et le liſſoir, et forme la plus mauvaiſe union entre les deux trains, de maniere qu'on n'entend qu'un féraillement continuel. Dans mes voitures la cheville ouvriere n'a aucun de ces défauts ; elle eſt une partie ſolide de l'aiſſieu arqué, ſur le centre duquel elle prend naiſſance, et eſt abſolument incaſſable : les deux trains peuvent ſe tenir unis à volonté, et cette partie a auſſi un ornement particulier.

Liſſoir. Mon liſſoir, auſſi léger qu'il ſoit poſſible de le faire, eſt en tout parfaitement analogue à la cheville ouvriere.

Brancards. L'on n'aura pas de peine à ſe convaincre que la conſtruction de mes brancards mérite la préférence ſur tous ceux qui ont paru juſqu'à préſent. L'on ne ſauroit trop éviter les angles aigus qui défigurent toutes les voitures : mes brancards n'en forment point, et ſont également bien proportionnées dans leurs contours et dans leur force.

Reſſorts. Les reſſorts, ayant une tournure circulaire, forment des lignes parfaitement analogues à celles des brancards, ſur leſquels ils ſont appliqués. Dans la ſuſpenſion angulaire on les fait d'une peſanteur ſi énorme, qu'un ſeul peſe plus que quatre des miens, et cela eſt une des principales cauſes du mal-aiſe qu'on éprouve dans l'intérieur des voitures ordinaires.

Arc-boutan's des reſſorts. Les arcs-boutants des reſſorts, qui ſont en général les pieces les plus déſagréab es à la vue, dans ma conſtruction, deviennent eſſentiels pour former un enſemble entre les brancards et les reſſorts, et font une très belle décoration. Entre autres formes je leur ai donné celle de ſerpents, qui eſt l'emblême de la Prudence, dont la ſoupleſſe ſe prête à toutes les directions : il ſe termine avec élégance dans une arabeſque, qui décore la plate-forme des domeſtiques; et je me flatte que cette partie, étant ſuſpendue ſur des reſſorts, mérite d'être préférée ; d'ailleurs, ſi on court la poſte, on eſt ſûr que ſes hardes ne ſe couperont pas.

L'on ſera peut-être ſurpris de voir un corps mobile, dans tous les ſens dans lequel on puiſſe monter, ſans qu'il faſſe aucun angle ſenſible ; cependant je l'ai exécuté par le moyen du marche-pied de la portiere, qui n'a aucun des inconvéniens des autres. Marche-pied.

La volée dans mes voitures differe totalement des autres, parceque j'y ai appliqué une invention de la plus grande importance. C'eſt un échappement auſſi aiſé que ſolide. La complication des différents échappemens qu'on a inventés juſqu'à préſent eſt telle, que l'on s'eſt toujours vu forcé d'y renoncer. Dans le cas où les chevaux tomberoient ou prendroient le mors aux dents, je puis les lâcher en détail, depuis un juſqu'à ſix, s'il le faut, et dans quelque direction que ce puiſſe être, même lorſque le train feroit un angle de quatre-vingt-dix degrés avec la voiture, et ſans qu'ils emportent rien que les traits. L'échappement des chevaux de timon eſt fixé à la volée, et conſtruit d'une maniere à rendre l'attelage des chevaux plus aiſé qu'il ne l'a été juſqu'à préſent : celui des chevaux de volée eſt fixé à l'extrémité du timon. Les leviers de l'échappement correſpondent avec l'intérieur de la voiture et le ſiege du cocher par le moyen de trois cordons, de maniere que chaque voyageur auſſi bien que le cocher eſt également à portée de prévenir, par un ſimple mouvement de la main, tous les accidens qui peuvent réſulter de la fougue ou de la chûte des chevaux. Il y a auſſi une différence eſſentielle dans mes traits ; étant mobiles ſur deux cylindres à la volée, ils ne peuvent jamais être tendus que ſur deux lignes paralleles, tandis que dans les voitures ordinaires ils agiſſent preſque toujours ſur une ſeule, ce qui fait que les chevaux ſe bleſſent ſouvent au poitrail par la ligne oblique qu'ils décrivent ; et malheureuſement, ſi un cheval tombe, on eſt obligé de couper les traits pour le relever. Mes chevaux, dans quelque obliquité que ce puiſſe être, tirent toujours dans une ligne horizontale à leur poitrail, et ſans palonnier. Volée. Echappement.

Enraiement. Les ſabots d'enraiement ſont fort défectueux en général par la longueur de leurs leviers, et ſont fort ſujets à quitter la jante par les différens contre-coups qu'ils reçoivent. Les miens tirent plus près de leurs centres; ils ſont fixés de maniere qu'ils ne ſauroient quitter la jante ; et en cas que la chaîne manque, j'y ai appliqué une ſauve-garde qui prévient tous les accidens. Dans mes voitures légeres il y a un verrou fixé à l'aiſſieu, qui ſe communique au moyeu, par lequel le voyageur peut rendre les roues immobiles à la montée comme à la deſcente.

Arcs-boutants. Les arcs-boutants ſont en général fort mal conſtruits, parce-qu'ils ne ſervent qu'à la montée. Les miens ſont fixés de maniere à ſervir à la montée comme à la deſcente.

Lanternes. Les lanternes en général ſont fixées d'une maniere fort abſurde, et n'éclairent que le dos du cocher, et non le devant des chevaux. Les miennes ſe fixent ſur l'angle le plus convenable, et different entierement des autres dans leur conſtruction; la lumiere en eſt augmentée par des réverberes, dans leſquels j'ai pratiqué des ouvertures, qui ſervent à éclairer l'intérieur de la voiture et la portiere.

Vaches. Les vaches déparent le corps des voitures par un nombre de courroies, de boucles, &c. et d'ailleurs ne ſont pas à l'abri des voleurs. Les miennes ſont attachées ſur l'impériale par le moyen d'une clef générale, qui eſt d'une forme tout-à-fait particuliere.

Chaîne. La chaîne dont on ſe ſert pour arrêter les coffres ſur la plate-forme eſt fort mal combinée, puiſqu'il faut y ajouter des courroies pour les y tenir fermes. Ma chaîne tient les coffres ſur la plate-forme à volonté, et on ne peut les ôter qu'avec la clef.

Serrures. Les ſerrures des portieres ordinaires laiſſent la menotte en liberté et gâtent les panneaux. Dans les miennes, elles ſont

arrêtées en même tems que la ſerrure ſe ferme. On a bien fait des efforts dernierement pour rendre l'intérieur des voitures plus commode, mais l'on n'y a pas mieux réuſſi que dans la réforme du principe. Les coups de revers et de côté, auxquels on eſt expoſé dans les voitures ordinaires, les rendent fort incommodes, et tout-à-fait inſupportables pour les valétudinaires. Dans mes voitures on n'en reçoit point. Les ſieges ſont élaſtiques, et infiniment plus commodes et plus ſains que tous les autres. On s'y trouve auſſi bien que dans ſon lit, et j'ai inventé un doſſier, qui permet au voyageur de ſe mettre dans toutes les attitudes que le repos exige. L'on y peut renouveller l'air à volonté par le bas, où il y a une lunette, à laquelle on peut adapter un tube fort utile au voyageur incommodé. La diſtribution de l'intérieur des voitures en général eſt auſſi fort mal combinée. Sans en augmenter le volume, j'ai trouvé le moyen d'y pratiquer pluſieurs cavités propres à recevoir une multitude d'objets, qui ne peuvent qu'être néceſſaires et agréables dans un voyage, tels que les uſtenſiles pour le thé, le café, le chocolat, une demi-douzaine de bouteilles de vin, &c. &c. Les quatre angles de la voiture n'offrent jamais d'appuis au voyageur ; c'eſt en les arrondiſſant que j'ai gagné un eſpace conſidérable ; toutes ces cavités s'ouvrent à reſſorts, et ſont parfaitement cachées à la vue. Par un méchaniſme fort ſimple, j'y ai pratiqué auſſi des ſieges pour les enfans, qui n'occupent pas la moindre place quand on ne veut pas s'en ſervir. On y trouve des tables avec tout ce qui eſt néceſſaire pour écrire, lire, jouer, faire de la muſique, et même pour la toilette ; et, par le même méchaniſme, le tout diſparoît quand on n'en a plus beſoin. Comme ces différentes commodités ſont infiniment variées dans les différentes voitures que j'ai conſtruites, je me bornerai à en indiquer ſeulement quelques-unes. Le baromètre, meuble très-agréable, a été exclus des voitures juſqu'à préſent, par rapport à la ſituation perpendiculaire où il faut qu'il ſe trouve continuellement : on le voit dans ma voiture auſſi bien que le thermomètre ; et, au fond, il y a deux cadrans, l'un d'une pendule à ſecondes mortes, l'autre d'un odomètre, qui indique fort exactement l'eſpace que la voiture parcourt, depuis la toiſe juſqu'au mille. Cette machine peut ſervir pour

Intérieur.

Baromètre.

Thermomètre.

Pendule.

Odomètre.

un voyage de mille milles ſans être remontée, ou ſans qu'on ait beſoin de prendre note des nombres qu'elle indique. Ces deux cadrans ſont unis par un ornement fort élégant, et dans le centre de l'intérieur de l'impériale j'ai placé une bouſſole. En un mot, je me flatte de n'avoir rien omis qui puiſſe contribuer à la commodité et à l'ornement dans aucune des parties de mes voitures. Les planches, qui accompagnent cet ouvrage, en repréſentent l'extérieur. La voiture, repréſentée dans la ſeconde planche, réunit tout ce dont j'ai fait mention dans cette deſcription. La troiſieme repréſente un phaëton qui ſurpaſſe en légereté et en élégance, auſſi bien qu'en ſûreté et en ſolidité, tous ceux qu'on a vus juſqu'à préſent : on y voit une partie de l'échappement en action. Les chevaux de volée, prenant le mors aux dents, et ayant jetté leur poſtillon, ſont détachés par la dame, qui auroit la même facilité de détacher les autres s'il étoit néceſſaire. Dans la quatrieme eſt le deſſein d'un curricle que je viens d'exécuter d'après mon ſyſtême : il eſt d'une légereté unique.

Bouſſole.

Croyant avoir mérité l'attention du public par mon invention auſſi bien que par les ſoins que j'ai employés pour l'exécuter, j'invite les amateurs de voitures à venir examiner les objets mêmes. On peut voir mes voitures tous les jours, excepté le Dimanche, à ma Manufacture, vis-à-vis des Nouvelles Caſernes, à Knightſbridge.

On y verra pluſieurs voitures, de différentes eſpeces, finies de la maniere la plus ſoignée, dont je me propoſe de diſpoſer pour argent comptant. Les perſonnes qui voudront m'honorer de leurs ordres pourront choiſir parmi un grand nombre de voitures qui peuvent être finies en fort peu de tems. Je garantis la parfaite inverſabilité de mes voitures, l'infaillibilité de l'échappement, ſa ſolidité de mes aiſſieux, brancards, et reſſorts, et toutes les qualités indiquées dans cette deſcription.

FIN.

Cet Ouvrage ſe vend, ſoit en François ou Anglois, en un grand cahier folio, qui contient quatre belles Gravures, Prix 15s.

Se trouve chez Meſſrs. COLNAGHI, Marchands d'Eſtampes, Pall-Mall; J. DE BOFFE, Libraire, Gerrard-ſtreet, Soho; et T. BOOSEY, Libraire, Broad-ſtreet, près de la Bourſe-Royale, à Londres.